

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

# **BIKESHARING – VEŘEJNÉ SDÍLENÍ JÍZDNÍCH KOL V BRNĚ**

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Martina Pavlovcová, Rekreatologie - Management volného času

Vedoucí práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Olomouc 2014

**Jméno a příjmení autora:** Martina Pavlovcová

**Název bakalářské práce:** Bikesharing - veřejné sdílení jízdních kol v Brně

**Pracoviště:** Katedra rekreologie

**Vedoucí diplomové práce:** Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

**Rok obhajoby práce:** 2014

**Abstrakt:**

Cílem bakalářské práce je kritická analýza poznatků spojená s provozem bikesharingu. Práce komplexně zachycuje vývoj bikesharingu od jeho počátku do současnosti. Na základě kombinace výzkumných metod zkoumá zájem zavedení systému pro město Brno s ohledem na rozvoj integrované dopravní sítě.

Aplikovanou výzkumnou metodou je interview se zástupcem občanského sdružení Brno na kole. Tato kvalitativní výzkumná metoda je doplněna kvantitativní formou výzkumu anketou, která je zaměřena na obyvatele města Brna a zkoumá samotné využití cyklodopravy a zájem o využití bikesharingu.

**Klíčová slova:** bike-sharing systém, cyklodoprava, cyklistická infrastruktura, integrovaný dopravní systém

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and Surname:** Martina Pavlovcová

**Title of the bachelor thesis:** Bikesharing - public bike sharing in Brno

**Department:** Department of Recreationology

**Supervisor:** Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

**The year of presentation:** 2014

**Abstract:**

The primary aim of my bachelor thesis is a critical analysis of findings related to the operation of bike-sharing systems. The thesis describes the development of bike-sharing systems from its very beginning to the present. Based on a combination of research methods it explores interest and possibility of introducing a system for the city of Brno with regard to cycling infrastructure of the city.

An interview with a representative of the citizens' association Brno na kole is an applied research method. This qualitative research method is supported by a quantitative research method which is a survey. This survey focuses on inhabitants of Brno and explores their interest in using bike-sharing and in general the use of cycling infrastructure in Brno.

**Keywords:** bike-sharing system, cycling infrastructure, urban transport infrastructure, cycle transport

I agree this thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod vedením Ing. Evy Schwartzhoffové, Ph.D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci 30. 6. 2014

.....

Děkuji Ing. Evě Schwartzhoffové, Ph.D., za odborný dozor a cenné rady, které mi poskytla při zpracování bakalářské práce. Dále Mgr. Michalu Šindelářovi za poskytnutí klíčových informací k brněnské cyklodopravě.

## Obsah

1. Bikesharing.....	8
1.1 Veřejné sdílení jízdních kol .....	8
1.2 Cyklodoprava .....	8
1.3 Vliv dopravy na životní styl ve městě .....	10
1.4 Financování městské dopravy v podobě bikesharingu.....	11
1.5 Vznik bikesharingu .....	12
1.5.1 První generace –volná kola .....	12
1.5.2 Druhá generace – kola na zálohu .....	12
1.5.3 Třetí generace – sofistikované systémy.....	13
1.5.4 Čtvrtá generace – integrovaný dopravní systém.....	13
1.6 Bikesharing ve světě .....	14
1.7 Bikesharing v Evropě .....	15
1.8 Bikesharing v České Republice.....	20
1.8.1 Národní strategie cyklistické dopravy .....	20
1.8.2 Bike konference a Bikesharing .....	20
1.8.3 Rekola.....	22
1.8.4 Kola pro Afriku .....	24
1.9 Brněnská cyklodoprava a bikesharing.....	25
1.9.1 Cyklotrasy a cyklostezky .....	25
1.9.2 Městská památková rezervace .....	25
1.9.3 Brno na kole .....	26
1.9.4 Studie pro bikesharing v Brně a v Praze .....	26
1.9.5 Rekola v Olmouci .....	26
1.9.6 Bikesharing brněnských kaváren.....	27
2. Cíl bakalářské práce .....	28

3. Metodika .....	29
4. Výsledky .....	32
5. Diskuse .....	45
6. Závěr .....	47
7. Souhrn .....	47
6. Summary .....	49
7. Referenční seznam .....	50
8. Přílohy .....	52

## Úvod

Cykloturistika a cyklodoprava má v dnešní době bezesporu své nezastupitelné místo. Vášeň pro jízdní kolo sdílí stále větší část populace, čímž dochází ke zvyšování požadavků k propracování cyklotras, cyklostezek a dostupnosti historických center měst na kole. Jízdní kolo postupně znovu získává status významné součásti dopravní infrastruktury a již není primárně vnímáno pouze jako forma sportovní aktivity. Ve městech se stává rychlejší a ekonomičtější než jízda automobilem. Plnohodnotné zařazení jízdních kol do systému dopravy města je nezbytnou cestou k tomu, jak podpořit plynulost dopravy.

Cyklistická infrastruktura v Brně nedosahuje podle cyklistů samotných dostatečné kvality. I když Brnem vedou dvě mezinárodní cyklotrasy EuroVelo 9 a EuroVelo 4 lemující břehy řek Svatky a Svitavy, které se dále napojují na cyklostezku Brno – Vídeň, neřeší pohyb v samotném centru města. Současným trendem pro rozvoj cyklodopravy je rozšiřování sítí cyklopruhů a cyklistických piktogramů napříč městem. Nezřídka se pro své umístění stávají samotným cyklistům nebezpečné. Progrese v infrastruktuře prozatím sází na kvantitu než na kvalitu.

Jednou z možností kooperace chodců, cyklistů a řidičů je zapojení veřejného sdílení jízdních kol – bikesharing. Systém, který ve světě funguje již od šedesátých let a stále se vyvíjí. V současné době si Brno stejně jako Praha nechává vypracovat studii k případnému zavedení bikesharingu v evropském měřítku. Bikesharing by měl podpořit rozvoj místní dopravy i cestovního ruchu.

Cílem této bakalářské práce je kritická analýza poznatků ze světa bikesharingu a komplexní zachycení vývoje bikesharingu od jeho počátku do současnosti. Výzkumnými metodami rozhovorem a anketou zjistit zájem obyvatel, aktivistů a brněnského magistrátu o zavedení bikesharingu.

Přínosem této práce je shrnutí poznatků o bikesharingu a zachycení profilu účastníků brněnské dopravy zpracovaného na zkoumaném vzorku.



# 1. Bikesharing

## 1.1 Veřejné sdílení jízdních kol

Bikesharing je označení pro veřejné sdílení jízdních kol, které je dnes rozšířeno po celém světě. Bikesharingová kola bývají rozmístěna ve vyhrazených výpůjčních stanicích ve městech a jsou určena pro pohyb na kratší vzdálenosti. Zpravidla jsou k dispozici zadarmo popřípadě za menší poplatek. Bikesharing se stává rovnocennou složkou městských dopravních infrastruktur.

„Jedná se o celosvětový fenomén fungující v cca 650 městech. Je nedílnou součástí dopravních systémů měst, alternativou ke standardním prvkům městské dopravy. Je orientovaný na každodenní dojíždění nicméně doplněný o využití pro volný čas a turismus“

([http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196\\_442284\\_Bikesharing\\_studie.pdf](http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196_442284_Bikesharing_studie.pdf)).

„V současnosti se koncepce veřejných kol šíří po celé Evropě a přidává tak nový prvek do systému veřejné dopravy v mnoha větších městech. Příkladem jsou např. Lyon, Paříž, Mnichov a Barcelona, kde automatické půjčovny úspěšně nabízejí tisíce veřejných kol obyvatelům a turistům“

(<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/bike-sharing/>).

## 1.2 Cyklodoprava

Jízda na kole není jen sportovní aktivita, ale stává se i významnou součástí dopravy ve městě. Nejrůznější studie opakovaně prokázaly, že 50% cest ve městech je kratší než 5 km. Na tuto vzdálenost je kolo obvykle rychlejší než automobil, jízda na něm je navíc zdravá a příjemná. Pro větší rozšíření jízdního kola je však třeba připravit cyklistům ve městech vhodné podmínky (Landa, Volfová & Suntych, 2012, 2).

Podle Dohnala (2007) je jízda na kole ve srovnání s jízdou v automobilu 50x bezpečnější a vyžaduje jen jednu dvanáctinu prostoru, který ve městě zabírá automobil. Znečištění skleníkovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění skleníkovými plyny z individuální dopravy v devadesátých letech stoupl. 73 % občanů EU se domnívá, že investice do infrastruktury a provozu jízdních kol by měly mít přednost před individuální automobilovou dopravou.

Mervart (2011) uvádí, že význam individuální dopravy spočívá v naprosté svobodě a operativnosti dopravy, nezávislosti na jízdních řádech veřejné dopravy a jiných podmínkách; pouze může být omezena v některých oblastech či místech s ohledem na životní prostředí a pohodlí obyvatel a turistů.

„Cyklistická doprava je preferována, pro ni se definují dva pojmy: cyklotrasa, což je značená komunikace určená pro cyklisty, vedená většinou po komunikacích se slabým provozem, a cyklostezka, komunikace určená primárně pro cyklisty, kde je zákaz vjezdu motorových vozidel“ (Mervart, M., 2011, 11).

Zcela obecně je doprava prakticky spojení mezi dvěma fyzickými místy, tzn. odjíždíme z jednoho místa a snažíme se dojet do druhého jak uvádí Shmeidler (2010). V tomto pohledu je doprava nikoliv cíl, ale prostředek, který spojuje mezi sebou místa a vyžaduje racionální chování nebo přinejmenším je racionální chování očekáváno a doporučováno.

### 1.3 Vliv dopravy na životní styl ve městě

„Města nemohou být vystavena nijak nelimitovaným požadavkům motorové dopravy. Je důležité, že mohou být připraveny a uvedeny v život iniciativy, které zmenší nadměrné užívání automobilů, vytvoří plnohodnotné alternativy, jako jsou procházky, používání jízdních kol a veřejného transportu“ (Schmeidler, 210, 111).

Podle Hodaně (2008) pojem životní styl patří v současné době mezi velmi frekventované kategorie společenských věd. Je to složitý fenomén, který může být reflektován, v rámci multiparadigmatičnosti možného přístupu, z hlediska aspektů sociologických, psychologických, ekonomických, medicínských aj.

„V oblasti kinantropologie je termín životní styl nebo životní způsob používán téměř ve všech podoborech, kterými se zabývá. Důvodem jsou, stále více zřetelnější, dopady snižování úrovně pohybové aktivity, jejímž výsledkem bývají zdravotní komplikace nebo výskyt rizikových faktorů tzv. „civilizačních“ nemocí“ (Fojtík, 2011, 17).

Řada zemí, zejména těch vyspělých, si je vědoma značných důsledků, které má pohybová aktivita na zdraví člověka a na ekonomiku státu. Austrálie, Spojené státy americké, Nový Zéland, Kanada, Dánsko, Holandsko, Finsko či Velká Británie pracují na rozvoji strategií zaměřených na zvýšení úrovně pohybové aktivity u svých obyvatel a jak na národní úrovni, tak na úrovni nižších územně správních celků i jednotlivých municipalit. Tyto strategie jsou zaměřeny mnohem více na zvýšení participace občanů na pohybové aktivitě a jejich motivaci k aktivnímu životnímu stylu, než na účast výkonově orientovaného sportu (Kalman, M., Hamřík, Z. & Pavelka, J., 2009, 20).

## 1.4 Financování městské dopravy v podobě bikesharingu

„Fenomén současnosti, který zásadním způsobem ovlivňuje realizaci pohybových aktivit, je ekonomická náročnost pohybových aktivit, hlavně pak v „oficiálních“ sportovištích „ (Flemer, L. a kol., 2009, 29).

Jak uvádí Šterbová (2009), při zavádění bikesharingu bývá oficiálně prvním krokem dotazování občanů, zda mají zájem o tento servis a následně se hledá vhodná firma k nainstalování potřebných záležitostí. Velmi často to bývá také tak, že firma nabídne městu tuto službu, město si nechá vyhodnotit zájem občanů a následně vypíše konkurs na míru této firmě.

V Evropě patří mezi zkušené provozovatele bikesharingu společnosti:

- **Homeport** – Praha Karlín, Moskva, La Rochelle, Koper
- **Nextbike** – Berlín, Drážďany, Kolín nad Rýnem, Budapešť, Luzern, Mnichov, Varšava, Záhřeb
- **Cyclocity JCDecaux** – Brusel, Brisbane, Dublin, Ljubljana, Paříž, Lyon, Vídeň
- **OYBike** – Londýn, Calais, Cardif, Nice
- **Clear Channel** – Antwerpy, Barcelona, Milán, Oslo, Stockholm, Zaragoza

([http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196\\_442284\\_Bikesharing\\_studie.pdf](http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196_442284_Bikesharing_studie.pdf))

Z převážné části nejsou bikesharingové systémy ekonomicky soběstačné. Aby mohly fungovat, je za potřebí externí financování ze strany města nebo veřejného financování tedy dotací.

„Odhad výdajů územního celku a jejich výše je závislá na odhadu potřeb souvisejících se zjišťováním veřejných statků a služeb, na plánování nových potřeb, které obec nebo kraj v souvislosti s celkovými cíli a záměry chce uspokojovat.“ (Provazníková, 194).

## 1.5 Vznik bikesharingu

Jak uvádí Flemr (2009) trendem současnosti je využití každodenních pohybových aktivit, tedy aktivit, které je nutno vykonávat např. při cestě do zaměstnání, za zábavou, nákupy apod. Tyto aktivity mohou představovat a často i představují jedinou pravidelně realizovanou pohybovou zátěž u podstatné části populace, která při vhodné úpravě může pokrýt alespoň z části aktuální pohybový deficit.

Realizace systému veřejného sdílení jízdních kol jako nástroje pro každodenní pohybové aktivity vznikla už v šedesátých letech. Od té doby se postupně vyvíjel a šířil do celého světa. Vývoj bikesharingu řadíme do čtyř vývojových skupin první, druhé, třetí a čtvrté generace.

### 1.5.1 První generace –volná kola

Prvním bikesharing byl spuštěn 28. července roku 1965 v Amsterdamu pod názvem Witte Fietsen (bílá kola). Do projektu byla použita obyčejná kola natřená na bílo jako poznávací znamení, že se jedná o kola určená pro veřejnost. Původní záměr byl nechat jízdní kola volně k dispozici. Tento plán však neuspěl a během několika dní byl ukončen jako následek toho, že kola zůstala uživateli někde pohozena, stala se terčem vandalismu a jiná si uživatelé jednoduše přivlastnili. Tento neúspěch vedl města k zavedení sofistikovanějších systémů.

### 1.5.2 Druhá generace – kola na zálohu

Druhá vlna bikesharingu se váže k roku 1991 a dánským městům Farsø a Grenå. Jednalo se o menší projekty o 26 kolech a 4 výpůjčních stanicích. V roce 1995 se poprvé rozjel bikesharing ve větším měřítku. V Kodani byla roku 1995 kola záměrně vyvinuta pro městské využití tzv. „City bikes“.

Tato kola byla značně inovovaná naproti svým předchůdcům z první generace. Jízdní kola se dala půjčit a vrátit pouze na určených místech. Zápůjčka byla za jednu minci bez ohledu na délku zapůjčení. I když byl systém již formalizovanější než předchozí projekty, provoz byl organizovanější, stále docházelo ke krádežím vzhledem k anonymitě uživatelů. Tato skutečnost vedla ve vývoji k lepšímu sledování zákazníků.

### 1.5.3 Třetí generace – sofistikované systémy

Třetí generace bikesharingových kol má označení tzv. „Smart bikes“. Toto označení je spojené s propracovaným systémem založeným na registraci uživatelů. On-line technologie lokalizují umístění kol a přes mobilní aplikace mohou pohodlně a efektivně komunikovat uživatelé s provozovateli.

Prvním zabezpečovacím systémem zavedli v roce 1996 na Portsmouthské univerzitě v Anglii, kde studenti museli k zapůjčení kola použít magnetickou kartu. Následovalo využití další technologických zabezpečení jako elektronické stojany, čipové karty nebo mobilní přístupy.

### 1.5.4 Čtvrtá generace – integrovaný dopravní systém

Provoz bikesharingu čtvrté generace je založený na IT systémech, přes které dochází k integraci s městskými dopravními systémy. Dochází k využívání jedné uživatelské karty pro přístup k metru, autobusům, trajektům, taxíkům i bikesharingovým kolům.

Příkladem takové karty je pražská Opencard, která v současnosti slouží jako náhrada průkazek některých městských institucí provozovaných městem a jako průkazka k Pražské integrované dopravě. V případě, že Praha zavede bikesharing, měla by se Opencard vztahovat i na zapůjčení bikesharingových kol.

## 1.6 Bikesharing ve světě

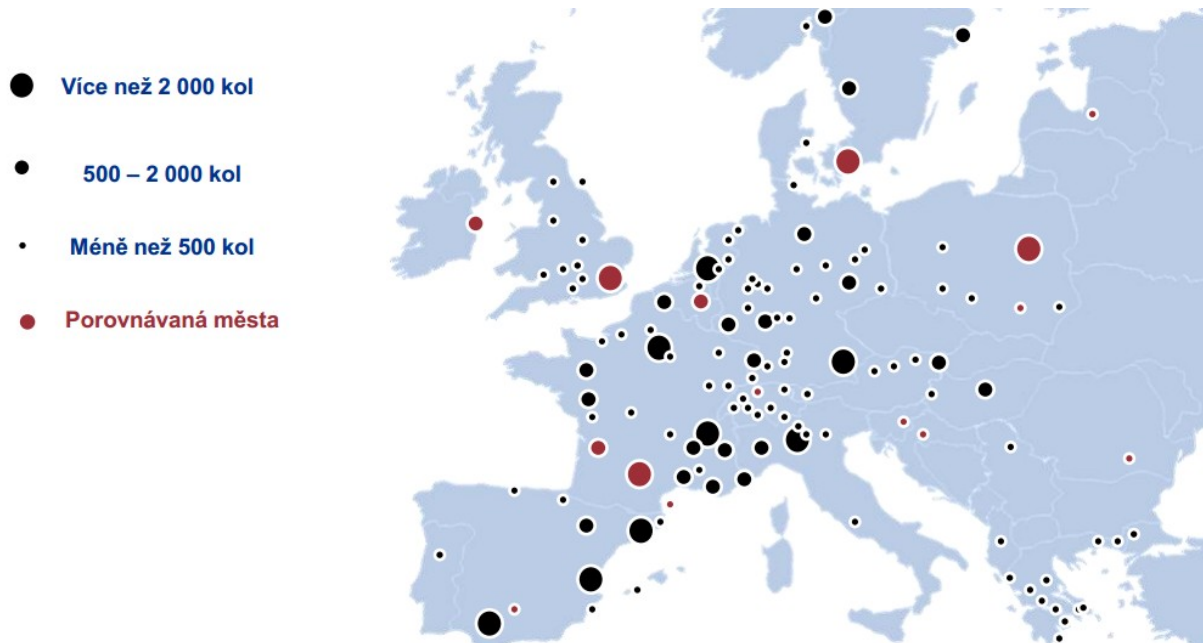
Zatímco Evropa byla ta, která přišla s programy bikesharingu, které se záhy šířily do Severní Ameriky, v současnosti je to Asie, jež představuje nejrychlejší růst bikesharingu a to jak z hlediska velikosti tak i použitých technologií. Čína a Korea vstoupila na trh s programy třetí fáze v roce 2008 a 2010 a v současnosti patří k největším na světě.

V říjnu roku 2013 vyhodnotil portál USA Today nejlepší bikesharingové systémy podle počtu jízdnicích kol, dostupnosti uživatelům, popularity, funkčnosti programu a pohodlí. Asijské země se v žebříčku umístily na prvních místech. Bikesharing systém v čínském Hngzhou byl vyhodnocen jako nejlepší. Tento systém zavádí takzvanou čtvrtou generaci využívající IT systémy založené na integraci s veřejnými dopravními systémy. Hangzhou systém využívá jednu kartu jako multimodální systém pro přístup k metru, autobusům, trajekty, taxíky a bikesharing. Tento program má 2.965 stanic s 69.750 jízdnicími koly.

Bikesharing se rozšiřoval pomalu. V roce 1998 byl zaveden systém Vélo a la Carte v Rennes ve Francii, poté v roce 2000 v Mnichově Call a Bike. Až od roku 2005 se spustil největší bikesharing systém v Lyonu s využitím 1.500 jízdnicích kol. O dva roky později zavedla Paříž svůj vlastní bikesharing program Vélib' se 7.000 koly, která rozšířila až na počet 23.600 nejen pro centrum, ale i pro celé předměstí. Tento masivní nárůst veřejných jízdnicích kol vytvořil obrovský zájem o bikesharing systémy po celém světě. Mimo Evropu se sdílení kol ujalo až v roce 2008 v Brazílii, Chile, Číně, na Novém Zélandu, Jižní Koreji, na Tchajwanu a ve Spojených státech (De Mario, 2009).

## 1.7 Bikesharing v Evropě

Koncepce sdílení veřejných kol se šíří po celé Evropě a začleňuje se jako nový rovnocenný prvek v systému veřejné dopravy v mnoha městech. jako jsou např. Lyon, Paříž, Mnichov a Barcelona. Automatické půjčovny úspěšně nabízejí tisíce veřejných kol obyvatelům a turistům.



**Obrázek č. 1.:** Bikesharing v Evropských městech (Bikesharing v Praze. Retrieved 24. 4. 2014 from the World Wide Web: ([http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196\\_442284\\_Bikesharing\\_studie.pdf](http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196_442284_Bikesharing_studie.pdf)))

Koncepce veřejných kol byla analyzována v projektu NICHES (2005-2007, založeno Evropskou komisí), jehož výsledkem jsou návody k postupu při plánování a realizaci různých inovačních řešení městské dopravy, zahrnující veřejná kola (viz [www.niches-transport.org](http://www.niches-transport.org)). V průběhu projektu získala veřejná kola značnou pozornost ve městech po celé Evropě a dokonce i v severní a jižní Americe.



Od roku 2006 došlo v některých částech Evropy ke skutečnému boomu v oblasti systémů veřejných kol. Zejména ve Francii a Španělsku má tuto službu v nabídce téměř každé větší město. Tyto země zatím nemají vysloveně cyklistickou kulturu, ale hodně se v nich diskutuje o důležité roli, kterou by v městské dopravě mohlo hrát kolo jako individualizovaná veřejná doprava. Ve Španělsku je tento koncept podporován dokonce i na národní úrovni(<http://www.niches-transport.org/>).

V současnosti mají například ve Vídni 111 fungujících stanic a 1300 kol. Výpůjční stanice jsou zasazeny do centra města a do jeho okolí podle logiky, která sleduje hustotu obyvatel a jejich přesunu. Náklady za půjčení jsou pro první hodinu zápůjčky zdarma, za druhou hodinu člověk zaplatí jedno euro a dál ceny rostou. V praxi to vypadá tak, že 95 % jízd je zadarmo, nejčastější doba půjčení je 10 minut, což odpovídá vzdálenosti něco okolo dvou kilometrů ([http://praha.idnes.cz/bikesharing-sdileni-kol-v-praze-d35-/praha-zpravy.aspx?c=A140305\\_2041640\\_praha-zpravy\\_bur](http://praha.idnes.cz/bikesharing-sdileni-kol-v-praze-d35-/praha-zpravy.aspx?c=A140305_2041640_praha-zpravy_bur)).

Zajímavosti ze světa bikesharingu:

- Počet výpůjček na 1 kolo denně v rozmezí: *1,5 (Vídeň) – 7 (Paříž)*
- Ujetá vzdálenost jednoho kola denně: *5 km (Vídeň) – 30 km (Paříž)*
- Průměrná ujetá vzdálenost: *2,5 km (Barcelona) – 4 km (Londýn)*
- Cena ročního předplatného: *27 korun (Vídeň) – 1 450 korun (Londýn), prvních 30 minut zdarma u všech systémů 95 % výpůjček je do 30 minut*

- Výpůjčky: *Nejčastější doba výpůjčky je 10 minut, průměrná doba výpůjčky je 22 minut*
- Sankce za ztrátu kola: *4 000 korun (Paříž, Barcelona, Dublin) – 16 200 korun (Viedeň)*
- Počet krádeží kol za rok z celkového počtu kol v systému: *0,1 % (Viedeň) – 15 % (Paříž)*

([http://praha.idnes.cz/bikesharing-sdileni-kol-v-praze-d35-/praha-zpravy.aspx?c=A140305\\_2041640\\_praha-zpravy\\_bur](http://praha.idnes.cz/bikesharing-sdileni-kol-v-praze-d35-/praha-zpravy.aspx?c=A140305_2041640_praha-zpravy_bur))

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (veřejná výzkumná instituce) se v letech 2008 – 2011 zúčastnilo mezinárodního projektu OBIS (Optimising Bike Sharing in European Cities). Cílem projektu je ukázat, že veřejná kola mohou být atraktivním a efektivním prostředkem každodenní dopravy. Studie vycházející z analýz a demonstračních projektů, zahrnující propracované optimalizované strategie rozvoje systému veřejných kol pro evropské země, měly napomoci k růstu možností využití cyklistické dopravy jako hodnotného článku efektivní dopravy na území měst a městských aglomerací (<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/bike-sharing/>).

Evropská města s bikesharingem:



Zdroj: gulfstreamblues.blogspot.com

**Obrázek č. 2.:** Brusel: 500 jízdních kol



Zdroj: <http://blog.homeaway.co.uk>

**Obrázek č. 3.:** Bordeaux: 1 545 jízdních kol



Zdroj: [www.thecityfix.com](http://www.thecityfix.com)

**Obrázek č. 4.:** Londýn : 8 000 jízdních kol



Zdroj: [www.egls-group.com](http://www.egls-group.com)

**Obrázek č. 5.:** Dublin: 550 jízdních kol



Zdroj: [www.airlinetrends.com](http://www.airlinetrends.com)

**Obrázek č. 6.:** Riga: 130 jízdních kol



Zdroj: [www.ipernity.com](http://www.ipernity.com)

**Obrázek č. 7.:** Avignon: 200 jízdních kol



Zdroj: [www.thediplomat.ro](http://www.thediplomat.ro)

**Obrázek č. 8.:** Bukurešť: 400 jízdních kol

## 1.8 Bikesharing v České Republice

### 1.8.1 Národní strategie cyklistické dopravy

Záměr zakomponovat cyklistiku do městské dopravy, přivedl Ministerstvo dopravy ČR k přípravám aktualizace Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice.

„Především v městském prostředí, ale i mimo něj je potřeba plánovat a realizovat sítě páteřních a místních cyklokomunikací sloužící různým uživatelským skupinám na základě generelů cyklistické dopravy v obci“ (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 16).

„Potenciál cyklistické dopravy bude možné plně využít díky novým opatřením, která přispějí k většímu využívání jízdního kola při každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času. Paradoxně naplnění cíle pomůže i automobilové dopravě“ (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 6).

### 1.8.2 Bike konference a Bikesharing

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (veřejná výzkumná instituce) a Asociace měst pro cyklisty uspořádali 14. ledna 2014 seminář Bikesharing – veřejné půjčovny kol v České republice, který představil bikesharing odborné veřejnosti. Setkání proběhlo mezi zástupci českých měst, provozovateli systémů veřejných kol ze zahraničí a zástupci měst, kde veřejná kola v současnosti fungují nebo se připravují, tedy ve Vídni, Bratislavě, Stockholmu či Göteborgu.

Seminářem se nesla témata zahrnující důvody, které vedou města k rozhodnutí realizovat bike sharing systémy (BBS), jak zaváděla BBS zahraniční města a jaké jsou praktické zkušenosti. Kdo provozuje systémy v zahraničí (město, městská organizace, reklamní agentura, profesionální provozovatel BSS...). Také v jakých fázích je příprava oficiálního BBS v českých městech a jakou podobu bude mít první český BBS (Bikesharing – veřejné půjčovna kol v ČR, 2014).

Na semináři vystoupili se svými prezentacemi:

- Ing. Robert KOTZIAN, Ph.D. – 1. náměstek primátora města Brna
- Ing. Vladimír BIELKO – vedoucí odboru dopravy města Brna
- Doc. RNDr. Milan FTÁČNIK, CSc. – primátor Bratislavy
- Michael KOUCKY – zakladatel společnosti Koucky & Partners AB, Goteborg, Švédsko
- DI Dr. Hans Erich DECHANT – ředitel systému veřejných kol Citybike ve Vídni

V současné době si Brno stejně jako hlavní město Praha nechává zpracovat technickou studii, která mapuje využití veřejných kol v jiných evropských městech a určuje základní technické standardy, které by měl systém splňovat.

Na území této městské části nyní funguje pilotní projekt firmy Homeport (čítá sedm stanovišť a dvacítku kol), které se zabývá vývojem hardwarové i softwarové části bikesharingových systémů. S projekty této společnosti se můžete setkat ve francouzském La Rochelle, slovinském Koper a nejnověji také v Moskvě. Tamní projekt je zatím nejrozsáhlejší, systém se skládá ze 130 stanic a 1 000 kol (Praha chce zavést bikesharing, 2014, 21).

### 1.8.3 Rekola

V srpnu roku 2013 spustili v České republice kampaň Rekola bratři Vítek a Filip Ježkovi. Projekt začal v místě bydliště obou protagonistů, v Praze. Od lidí získali stará kola, která začali natírat na růžovo jako znamení, že jde o bikesharingový projekt Rekola.

*„Jedná se o komunitní bikesharing. Stará jízdní kola získaná od lidí jsme natřeli na růžovo a vypustili do města pro veřejné sdílení.“ Vítek Ježek*

Na projektu začali pracovat na začátku září. Kluky finančně podpořila společnost Etnetera a taky nadace Vodafone, která částku vybranou od členů zdvojnásobila.

V polovině září již kluci měli k dispozici mobilní aplikaci, která by měla sloužit k dohledání růžového kola pomocí GPS a zaslání kódu na odemčení zámku. V průběhu října začal cyklus veřejných servisních odpolední, při kterých se kola natírala a opravovala, aby mohla vyrazit do ulic města.

*„Inspiraci jsme načerpali v evropských městech. Každý, kdo chce kola využívat, si zaplatí členský příspěvek spolku. Registrovat se může na [www.rekola.cz](http://www.rekola.cz).“ Filip Ježek*

Systém Rekola je odlišný od bikesharing systému, která jsou k vidění v zahraničí. Jde o komunitu, která založila sdružení Rekola o.s.a k provozu využívá vyřazených jízdních kol, která renovují a posílají do oběhu města. Systém nevyužívá klasické parkovací stanice, ale pro zaparkování kola slouží celé město. Uživatelé jsou však provozovateli upozorňováni přímo prostřednictvím aplikace nebo internetových stránek spolku na to, že při parkování kola musí brát zřetel nejen na bezpečnost kola, ale hlavně na fungování města a samotných obyvatel. Kola nesmí nikde překážet nebo někoho omezovat. Apelují, aby uživatelé pro parkování využívali především cyklostojany. Kola jsou připevněna klasickým číselníkovým kódovým zámekem. Odpovídající kód uživatelé získávají přes mobilní aplikaci.

*„Přes mobilní aplikaci dojde k vyhledání nejbližšího kola v okolí a zároveň zaslání číselného kódu k odemčení zámku. Kolo se dá zamknout kdekoliv, ale nejlépe do stojanů a ne jen tak na ulici.“ Filip Ježek*

Projekt oficiálně odstartoval 16. dubna 2014 v Praze. 23. dubna 2014 se přidalo Brno a 1. května 2014 i Olomouc. Každé město, které se zapojilo do projektu Rekola má svého správce, kterým je lokální sdružení. Tato fungují federativně, to znamená, že zaregistrovaný člen může kola využívat i ve všech zapojených městech nejen v tom svém. V Praze je to přímo spolek Rekola o.s., jehož koordinátorem je Vítek Ježek. V Brně vznikl v souvislosti s touto formou bikesharingu spolek Rekola Brno z.s. (zaspaný spolek), jehož koordinátorem je Lukáš Houser. V Olomouci fungují Rekola pod záštitou koordinátora Tomáše Kuny.

Projekt Rekola zatím řeší pouze provoz a servis stávajících kol, shánění nových kol a vývoj aplikace, která by měla být snadnější pro uživatele. Otázky ohledně helem či blicaček zatím neřeší. Magistráty zapojených měst aktivitu akceptují a nechávají si vypracovávat studie a projekty na rozjetí oficiálních bikesharing systémů. Praha stejně jako Brno v současné době analyzují možnosti.

*„Pan primátor Hudeček z magistrátu města Prahy nám dal přímo osobní záštitu nad tímto projektem. Jsme vlastně spolek majitelů jízdních kol. Na radnici jsme byli oznámit, že jakmile někde uvidí růžová kola, jsme to my. To je asi všechno, co jsme jim k tomu řekli.“ Filip Ježek*

Každé město má pro provoz pevně stanovenou takzvanou aktivní zónu. Za zónu by se kola měla dostat jen minimálně a každý uživatel je povinen nejpozději do tří dnů vrátit kolo zpět do zóny.

Protože kol k dispozici ubývalo, začali kluci hledat další možnosti, kde vhodná kola shánět což je dovedlo ke spolupráci s projektem Kola pro Afriku.



*„Navázali jsme spolupráci s projektem KOLA PRO AFRIKU. Projekt dostává spoustu kol, které lidi darují, ale některá ta kola nemůžou používat do Afriky. Konstrukce by v tamních podmínkách nevydržely. Více než nevhodná kola potřebují nějaké finanční prostředky na to, aby tam ta vhodná dostaly. Takže za každé kolo, které nám poslali do Prahy, jsme jim my přispěli na provoz do Afriky. „ Vitek Ježek*

#### 1.8.4 Kola pro Afriku

Společnost Kola pro Afriku, o.p.s. byla založena v roce 2012 v Ostravě. Inspirací se staly charitativní organizace Jole Rider a hnutí Bicycles for Humanity, stejně tak také osobní zkušenosti zakladatelů českého projektu. Jejím posláním je prostřednictvím iniciativy české společnosti umožnit dětem v Africe cestu ke vzdělání. Tuto cestu dětem umožní kola, která darují lidé v ČR. Kola přivezená do Afriky podpoří celkovou gramotnost a větší možnost pracovního uplatnění, zvýšení občanského statutu lidí v Africe

(<http://www.kolaproafriku.cz/o-nas/>).

„Projekt Kola pro Afriku se od počátku setkal s úžasným přijetím u české veřejnosti. Spontánně a nezištně vzniklo přes 120 sběrných míst, kde se nashromáždilo přes 11.000 kol. Do projektu se zapojuje také mnoho škol – tyto akce se nesou v duchu motto „Děti dětem“. Při každé předávce kol v Gambii jde o hluboký emotivní moment. V tu chvíli jsou s organizátory, ač mnoho kilometrů vzdálení, všichni ti, kteří se v ČR do projektu zapojují“ (Posolda & Kynický, 2014, 36).

## 1.9 Brněnská cyklodoprava a bikesharing

### 1.9.1 Cyklotrasy a cyklostezky

Realizace cyklotras v Brně byla zahájena v roce 1992, kdy byl vyznačen první cyklistický úsek Komín/Sokolovna – Bystrc přístaviště. V následujícím roce byla vyhotovena studie cyklotras přes území celého města, která byla převzata do územního plánu města Brna. V roce 2006 byla pořízena nová studie mapující cyklokomunikace a prověřující nové možnosti jejich renovace.

### 1.9.2 Městská památková rezervace

Městská památková rezervace Brna však nebyla a není součástí těchto plánovaných cyklotras. Pro využití jízdního kola jako dopravního prostředku je však velká část cílů cest hlavně v centru města. Sdílení kol může fungovat tam, kde je největší koncentrace lidí, což je právě v centru města, do kterého všechna světová města svůj bikesharing zasadila. Pro zřízení bikesharingu v Brně je tato skutečnost významnou překážkou.

Centrální oblast města je rozdělena do několika sektorů s rozdílnou organizací dopravy. Do části pěší zóny je vjezd dopravní obsluze a cyklistům povolen po celý den, do vnitřní části je povolen pouze od 17:00 odpoledne do 9:00 ráno. Z ulic, které připadají v úvahu pro cyklistickou dopravu, je v druhém typu organizace dopravy část ulice Rašínova, náměstí Svobody a Masarykova ulice. Část Rašínovy ulice mezi Moravským a Jakubským náměstím, stejně jako ulice Joštova v úseku mezi Moravským a Komenského náměstím, jsou v prvním typu režimu a cyklisté tedy mají povolen vjezd po celý den (<http://www.brnonakole.cz/ke-stazeni/2012102> BA\_City\_plan\_Cykliste\_v\_centru.pdf).

### 1.9.3 Brno na kole

Od roku 2009 řeší cyklo dopravu v Brně občanské družení Brno na kole, které se aktivně zapojuje do cyklo politiky města a pravidelně udržuje kontakt s odborem dopravy magistrátu města. Iniciativu vyvíjí hlavně prostřednictvím pravidelných cyklojízdy, kterými poukazují na nedostatky městské infrastruktury a izolaci cyklistů od historického centra města, která brání rozvoji místního plnohodnotného bikesharingu.

### 1.9.4 Studie pro bikesharing v Brně a v Praze

V současné době si Brno stejně jako hlavní město Praha nechává zpracovat technickou studii, která mapuje využití veřejných kol v jiných evropských městech a určuje základní technické standardy, které by měl systém splňovat.

„Pro Brno zpracovala technickou studii „Systém sdílení kol – bike sharing systém“ společnost ADOS v prosinci 2013. Tato studie doposud neprošla schvalovacím procesem v samosprávných orgánech města a není tedy veřejně přístupná. V současnosti se připravuje zadání veřejné soutěže (případně poptávky) na studii proveditelnosti systému bike sharing systém (BSS) ve městě Brně“

(Ing. Zdeněk Hrubý, referent samosprávy, Magistrát města Brna, odbor dopravy. ).

Hlavní město Praha má k dispozici vypracovanou analýzu od České spořitelny, a.s. která na vyhotovení dokumentu úzce spolupracovala s poradenskou společností KPMG Česká republika.

### 1.9.5 Rekola v Olmouci

V rámci projektu Rekola odstartovala akce pořádaná místními provozovateli Rekol občanské sdružení Connect o.s. pro studenty Univerzity Palackého. Pro prvních 400 studentů, kteří se zaregistrují do programu Rekola bude poskytnuta sleva členského příspěvku 50%.

Registrace probíhají na [www.rekola.cz](http://www.rekola.cz) nebo přes sociální síť [face book.com/RekolaOlomouc](https://www.facebook.com/RekolaOlomouc).

### 1.9.6 Bikesharing brněnských kaváren

V Brně funguje bikesharing jednak prostřednictvím projektu Rekola, ale také roku 2013 přišla díky provozovatelům kavárna Trojka s nápadem inspirovaným podobnými projekty v jiných evropských městech. Zákazníci si oproti třístakorunové záloze mohou půjčit kolo a vrátit ho na některém z dalších čtyř míst. Pokud kolo vrátí nepoškozené, dostanou zpět i zálohu.

Nedávno se ke čtyřem kavárnám, kde si mohou zájemci kolo vypůjčit, přidala i tělovýchovná jednota Sokol Brno na Kounicově ulici. V rámci tohoto projektu se provozovatelé nesetkali s tím, že by jim někdo kolo ukradl, nebo zničil.

Nejvíce tyto služby využívají studenti a to i ti, kteří jsou na klasický bikesharing zvyklí z jiných evropských měst. Projektu se účastní také kavárny Art, Podnebí a Tři Ocásci. Hosté si půjčování kol oblíbili. Lidé se ke kolům chovají slušně a k opravám dochází jen za účelem odstranění závad z opotřebení, jak říká pan Baďura, produkční kavárny Trojka (Hájková, 2013).

## 2. Cíl bakalářské práce

Hlavní cíl je:

Popis bikesharingu jako nové formy integrovaného dopravního systému a zjistit jaký je zájem obyvatel, aktivistů a magistrátu města Brna o jeho zavedení.

Dílčí cíle jsou zjistit:

- Hlavní způsob dopravy do práce/školy u obyvatel města Brna.
- Hlavní účel využívání jízdního kola.
- Hodnocení cyklistické infrastruktury v Brně.
- Povědomí obyvatel Brna o bikesharingu.
- Zájem o využívání bikesharingu.

Cílovou skupinou jsou lidé pohybující se zejména v centru města. Skupina zahrnuje respondenty, kteří se již s bikesharingem setkali i těmy, pro které je bikesharing jen cizí slovo bez hlubšího významu. Výzkum byl zacílen jednak na skupinu lidí, kteří tráví volný čas spíše pasivně a k dopravě využívají individuální automobilovou dopravu nebo integrovaný dopravní systém. Pro sběr informací jsem využila anketu, kterou jsem předložila pracovníkům pojišťovnictví. Druhou zacílenou skupinou byli horolezci a aktivní sportovci a třetí skupinu tvořil mix respondentů, kteří odpovídali prostřednictvím sociálních sítí. Převážná část respondentů jsou mladí lidé okolo třiceti let.

Šetřením by měla být potvrzena hypotéza, že Brno je stejně jako ostatní evropská města připraveno začlenit bikesharing do dopravního procesu.

### 3. Metodika

K dosažení stanovených cílů práce jsem zvolila kombinaci výzkumných technik kvalitativního a kvantitativního výzkumu. Kvalitativní metodou bylo interview se členem brněnského spolku Brno na kole a kvantitativní metodou byla anketa zaměřená na obyvatele Brna.

Pro zpracování své bakalářské práce jsem tedy využila tyto výzkumné techniky.

1. Popisná analýza

2. Primární šetření formou ankety na vzorku respondentů

3. Interview

1. Popisná analýza

V rámci popisné analýzy zkoumané problematiky jsem vycházela především z internetových zdrojů a zahraničních zdrojů multioborové plnotextové databáze, dostupné přes portál Fakulty tělesné kultury. Bikesharing je téma, které je v České republice nové a jeho zavedení do praxe je v počáteční fázi výzkumů a studií. Z tohoto důvodu se v literatuře pojem bikesharing nevyskytuje ani jako forma volnočasové aktivity ani jako jedna z forem dopravní infrastruktury.

2. Primární šetření formou ankety na vzorku respondentů

V souvislosti s dotazníkovým šetřením se často setkáváme také s termínem anketa. V původním jazyce, tedy ve francouzštině, znamená jakékoli šetření (většinou statistické povahy). Podobně používá slova i polština. U nás se však tohoto termínu používá jen v případech, kdy jsou dotazováni vybraní lidé, např. prostřednictvím časopisu nebo formuláři rozesílanými poštou (novinová, poštovní anketa).

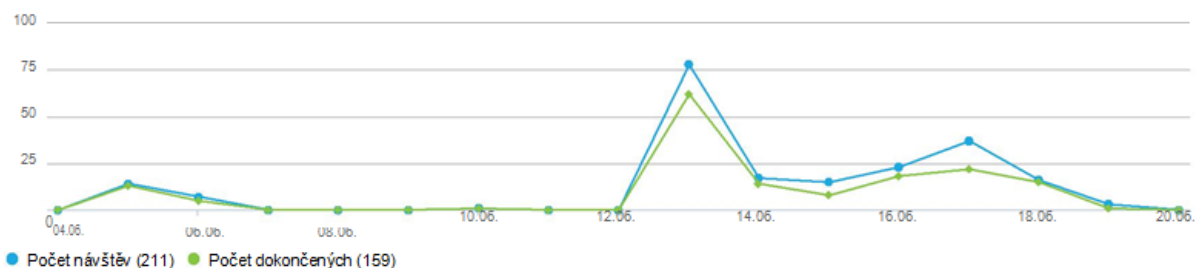
Dotaz se provádí několika málo otázkami, poměrně volnými. Anketu tedy nesmíme zaměňovat s dotazníkem (i když někdy dotazník, zasílaný poštou bývá nazýván poštovní anketou)(Schneider, M. & Koudelka, F., 1993, 33).

Anketa byla sestavena deseti jasnými stručně formulovanými otázkami. Principem bylo vytvořit ji tak, aby respondentu zaujala, její vyplňování bylo intuitivní a nezabralo moc času. Zmíněné aspekty často odrazují oslovené respondenty a zhoršují podmínky pro sběr výzkumných dat. Zvláště v případě ne tolik známé oblasti bikesharingu, kde mohl respondent odradit fakt, že jim zmíněný termín není známý a s podobnou službou se nikdy neseťkali.

Pro správné sestavení vhodných otázek jsem využila pilotní skupiny 15 respondentů. Ti byli osloveni s žádostí o zodpovězení anketních otázek doplněných o písemné vyjádření. Význam zpětné vazby byl směrodatným přínosem, díky němuž jsem anketu maximálně přizpůsobila požadavkům respondentů. Z pilotní skupiny zaslalo sedm respondentů slovní zpětnou vazbu. Základním aspektem pro vyplnění ankety byla identifikace se samotným názvem bikesharing. Někteří se s pojmem bikesharing nikdy neseťkali. Na základě pilotáže došlo k úpravě otázek 5, 6, 7 a 10.

Pro realizaci ankety jsem využila služby české společnosti Survio s.r.o. Společnost Survio je online anketní systém, který uživatelům poskytuje možnost využít vlastních interaktivních nástrojů výzkumu. Základní vytvoření anketa a dotazníků dle nastavitelných šablon a jejich vyhodnocení poskytuje společnost zdarma do počtu 100 respondentů. Pro práci s větším počtem dat, si musí uživatel službu předplatit dle zvoleného balíčku. Anketa proběhla elektronickou formou prostřednictvím sociálních sítí, internetových stránek sportovních spolků a organizací. Velká část dotazníků se mezi respondenty dostala formou virálního marketingu, při kterém došlo ke sdílení mezi další uživatele sociálních sítí.

Podle statistiky respondentů bylo zjištěno, že celkový počet responsí byl 211. Z toho 159 (75,36 %) respondentů anketu dokončilo, 20 (9,48 %) respondentů nedokončilo a 32 (15,17 %) anketu pouze zobrazilo. Celková úspěšnost byla 75,36 %.



**Obrázek č. 9:** Profil návštěv anketu: Je Brno vhodným městem pro bikesharing? (<https://my.surveio.com/Interview>)

### 3. Interview

V sociologii je rozhovor technikou shromažďování materiálu, která spočívá v bezprostředním rozhovoru výzkumníka se zkoumaným člověkem. Výzkumný rozhovor je ucelená soustava ústního jednání mezi dotazovatelem a dotazovaným, v němž výzkumník získává informace prostřednictvím otázek, směřujících ke zjištění skutečností vztahujících se ke zkoumané společenské realitě. Technika výzkumného rozhovoru je obvykle považována za nejdůležitější technikou sociologického výzkumu (Schneider, M. & Koudelka, F., 1993. 44).

Rozhovor byl veden jako neformální konverzace. K dispozici jsem měla hrubý nástin otázek, ale v konečné fázi vycházela daná témata z probíhající interakce s dotazovaným. Na základě interview bylo možné lépe sestavit otázky v anketě a zaměřit se na aktuální věcné úseky. Interview s předsedou občanského sdružení (spolku) Brno na kole Mgr. Michalem Šindelářem proběhlo 11. dubna 2014 na půdě Fakulty sociálních studií Masarykovy univerzity, kde dotazovaný pracuje. Rozhovor byl nahráván diktafonem, trval cca 30 minut. Celou dobu byla navozena pohodová atmosféra a dotazovaný byl při odpovědích velmi ochotný a vstřícný.



## 4. Výsledky

### 4.1. Interview

Pro bližší zjištění k dění okolo brněnské dopravy jsem se sešla s předsedou občanského sdružení Brno na kole Mgr. Michalem Šindelářem.

#### **1. V souvislosti s provozem bikesharingu v Brně bude nutné vyřešit otázku omezení vjezdu jízdních kol do centra města. Myslíte si, že vjezd do centra bude možný?**

*Vjezd do centra města samozřejmě možný je, jak to dokazují všechna ostatní města všude po světě, ale především v České republice. Já jsem z Břeclavi, tam není problém vjet na pěší zónu. Stejně tak jsou všechny jednosměrky zobousměrněné pro jízdní kola. Standardně je v každém českém městě povolen vjezd do centra celodenně. Jenom tady v Brně je stav bizarně deformovaný. V kompetenci města to dokazují všechna ostatní města, jenom tady v Brně je to trošku zvláštní případ.*

#### **2. Proč myslíte, že Brno stále nechce otevřít pěší zónu cyklistům?**

*Já to nechápu. To město je schopné na ten Svobodák pustit asi 600 tramvají denně. Když se tam podíváte ráno, když tam projíždí spousta zásobovacích automobilů, kterým město udělilo hromady výjimek. Je úplně absurdní, že s jízdním kolem se tam nedá jet.*

#### **3. Jsou nějaké argumenty od města, proč to tak je?**

*Spíš než argumenty jsou tam pocity. Když si vzpomenete na výrok náměstka pro dopravu Roberta Kotziana, který varoval před zprůjezdněním centra, že si dovede představit, budu citovat: „...cyklista pojedě, chodec si ho nevšimne, lekne se, uskočí a uskočí třeba pod tramvaj...“. Co k tomu víc dodat. Když má někdo takovou představu, jak funguje svět, tak se asi kola nikdy do centra nedostanou.*

*Město se ohání především tím, že má nějaké organizační schéma v centru dopravy, které upravuje, jak se může vjíždět do centra a problém tohohle schématu je ten, že tam se nerozlišuje mezi automobilovou dopravou a jízdními koly.*

*Studie AF- Cityplan z roku 2012, kterou si Brno nechalo zpracovat, doporučuje nechat vpustit jízdní kola do centra. V rámci průzkumu tady jezdili na kolech, zkoumali různá rizika a vyjádřili se tak, že by jízda v centru Brna neměla být problém. Přes tuto studii, která už letos oslaví dva roky se však stále vůbec nic neděje.*

**4. Jak je to v Brně s bikesharingem? Ten je totiž závislý na tom, že by se město muselo zpřístupnit jízdním kolům.**

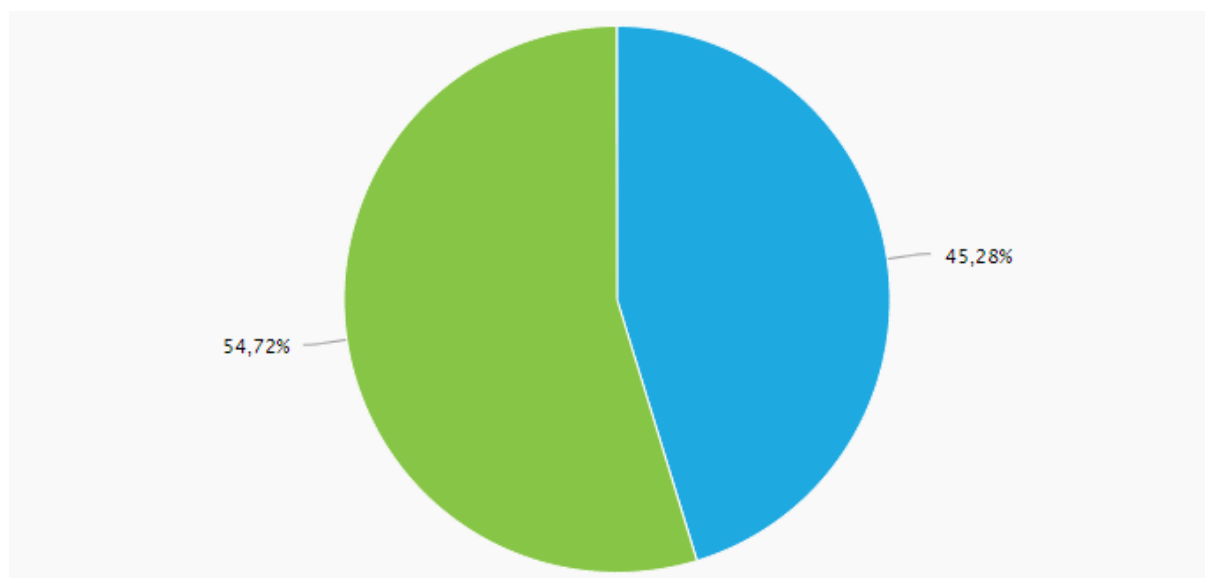
*Ano, město Brno nerealizuje bikesharing, město Brno provozuje prováděcí studii bikesharingu. Brno má spoustu různých studií a koncepcí. Od koncepce k nějaké realizaci je někdy nekonečná vzdálenost. Takže jedna věc je, že odbor dopravy projevil zájem a uspořádal seminář, který byl skvělý, kterého si vážím. Ovšem ta realizace je věc druhá. Bikesharing jak se ukazuje všude ve světě není zisková záležitost. Je to nezisková věc, která musí být nějakým způsobem dotovaná To je jedna věc. Druhá věc je, že bikesharing funguje tam, kde je největší hustota obyvatel. To znamená v centru města, do kterého je v současné době vjezd časově omezen. V tomhle je hluboká rozporuplnost Brna. Že oni na jednu stranu si nechávají zpracovat studii bikesharingu a na druhou stranu udržují ten status quo, který je vůči bikesharingu vnitřně nepřátelský.*

**5. Bude se Brno na kole nějak dále iniciovat nebo bojovat v podpoře bikesharing systému?**

*My nebojujeme. My se snažíme informovat, vyjednávat, poukazovat na funkční řešení. My rozhodně nebojujeme, my se snažíme vést dialog budeme pro to dělat všechno možné.*

## 4.2. Anketa

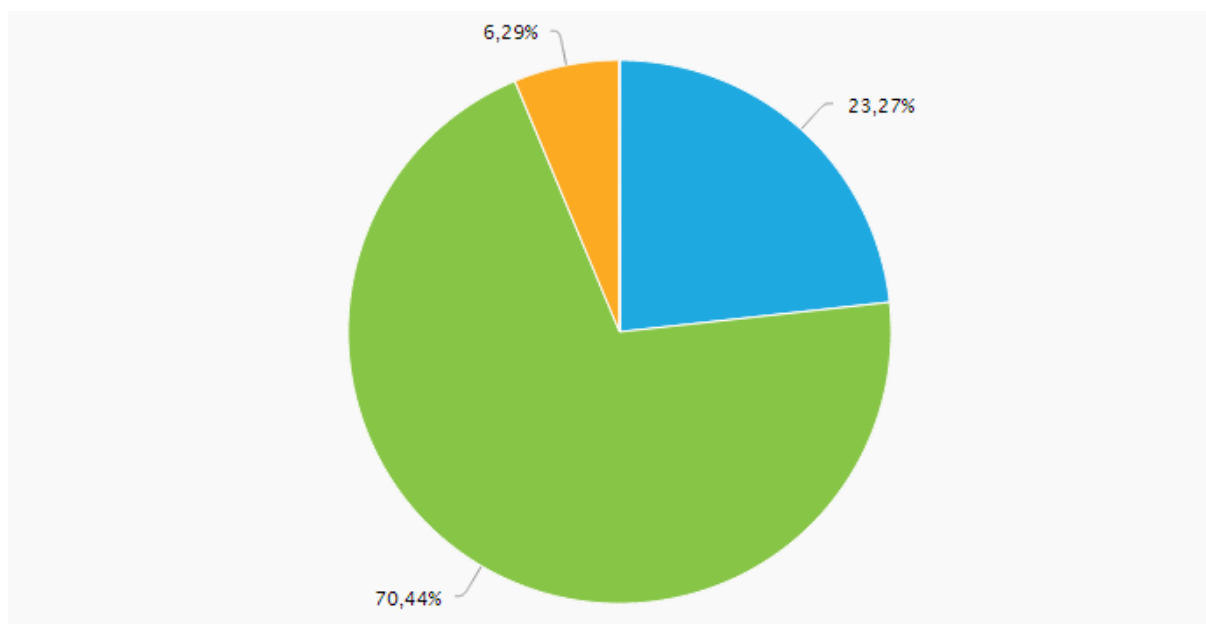
### 4.2.1 Pohlaví respondenta



**Obrázek č.10:** Pohlaví respondenta

První ze sociometrických otázek směřovala na pohlaví respondentů. Anketu z celkového počtu responsí  $n = 159$  vyplnilo 72 (45,28 %) mužů a 87 (54,72 %) žen.

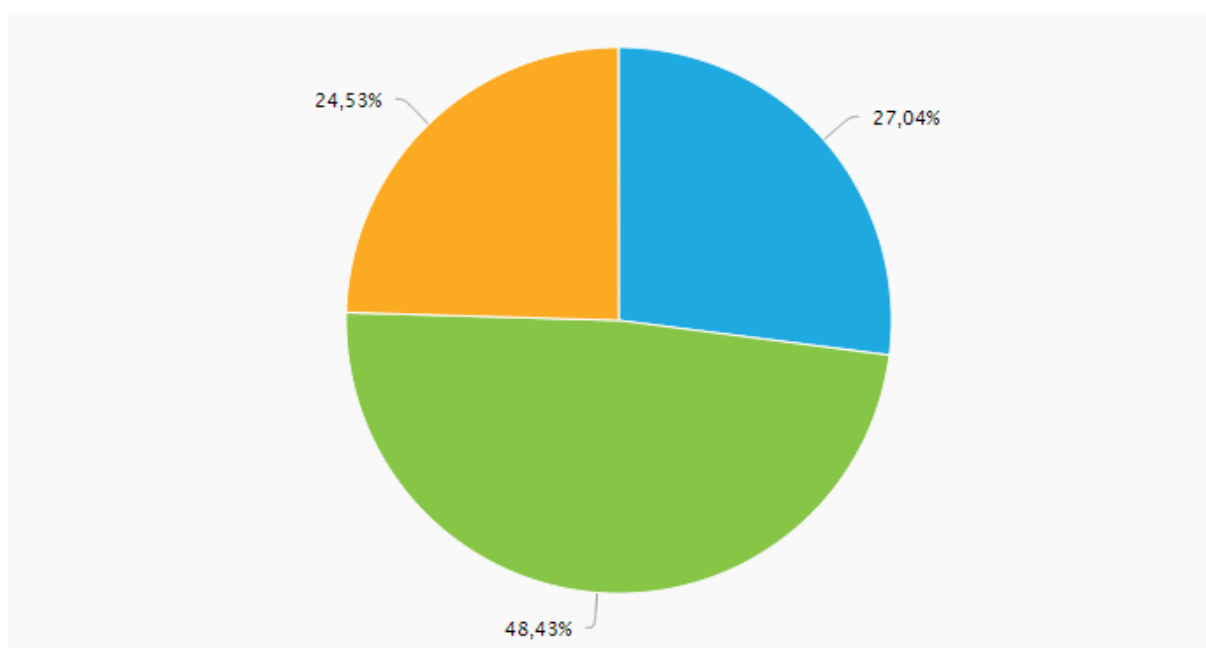
#### 4.2.2 Věk respondenta



**Obrázek č. 11:** Věk respondenta

Podle otázky na věk respondentů je jasně vidět, že nejvíce téma bikesharingu zasahuje věkovou skupinu 26 až 45 let. Tito vyplnili anketu ze 70,44 %. Další silnou skupinou byl věk 15 – 25 let (23,27 %) a zbylou 46 – 65 let (6,29 %). Z celkového počtu respondentů nebyl žádný věkem nad 65 let.

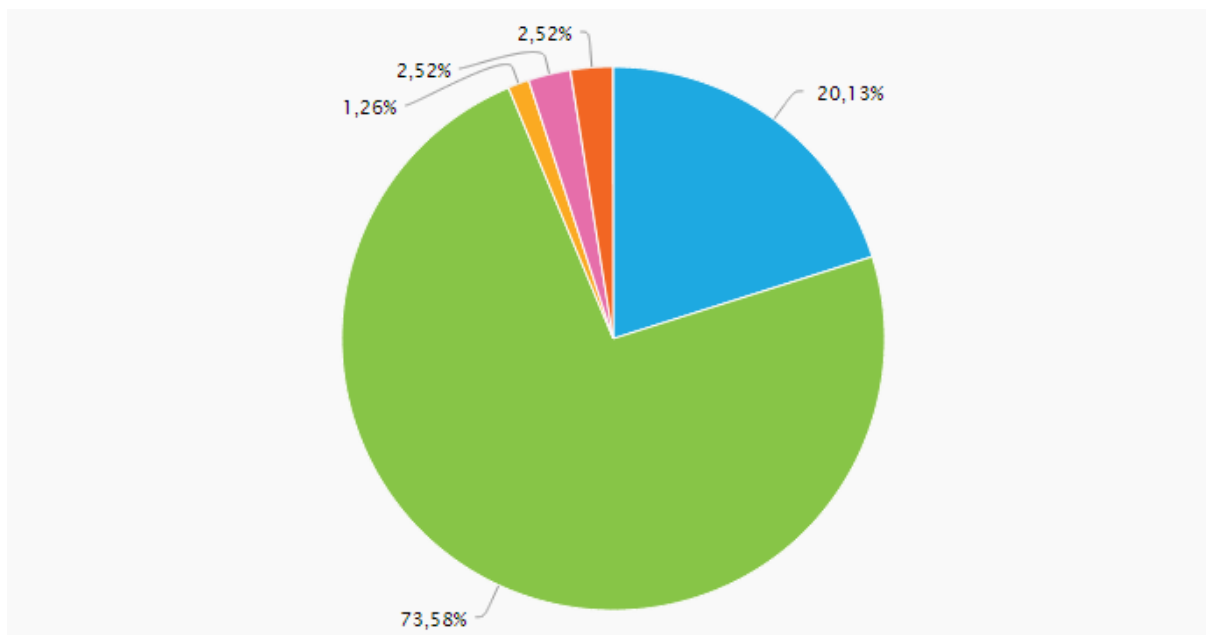
### 4.2.3 Bydliště respondenta



**Obrázek č. 12:** Bydliště respondenta

Anketa byla zacílena především na obyvatele města Brna. Nejvíce odpovídali obyvatelé brněnských okrajových částí v počtu 77 (48,43 %). Obyvatelé centra Brna a dojíždějící se dělili poměrem 43 (27,04 %) a 39 (24,53 %).

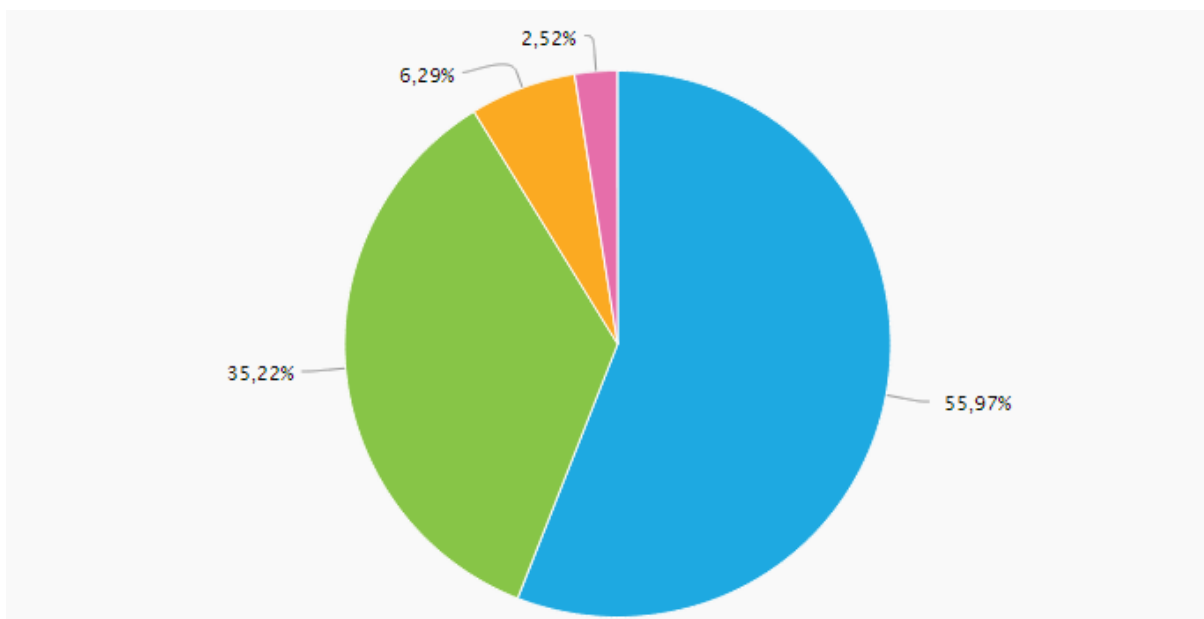
#### 4.2.4 Profese respondenta



**Obrázek č. 13:** Profese respondenta

Anketu vyplnilo 117 (73,58 %) pracujících respondentů. Druhou větší skupinou pak byli studenti s počtem 32 (20,13 %). Tento fakt odpovídá věkovým hranicím respondentů. Zbylí byli důchodci 2 (1,26 %), mateřská/rodičovská dovolená 4 respondenti (2,52 %) a nezaměstnaní 4 respondenti (2,52 %).

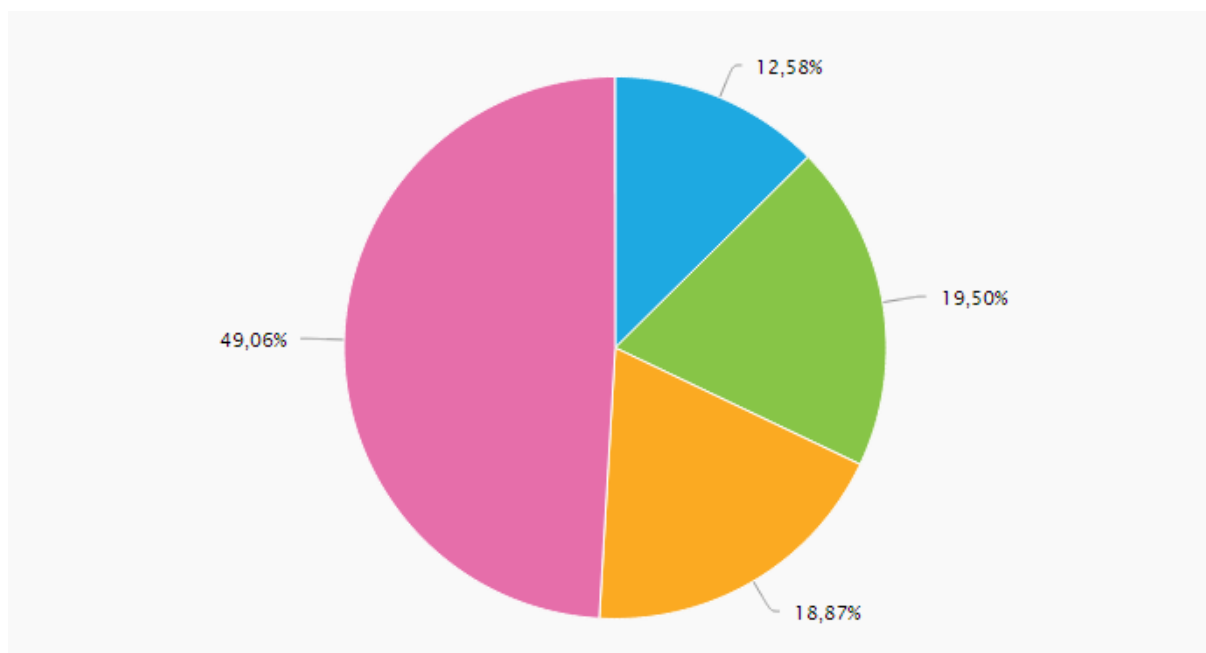
#### 4.2.5 Časová vzdálenost z bydliště do zaměstnání/školy



**Obrázek č. 14:** Časová vzdálenost z bydliště do zaměstnání/školy

Protože se bikesharing týká především transportu na kratší vzdálenosti, bylo přínosem zjistit dobu, kterou respondenti stráví cestou z domu do zaměstnání nebo do školy. Nejčastější doba transportu je do 30 minut, 89 (55,97 %) odpovědí. 56 (35,22 %) respondentů stráví na cestách dobu do 60 minut 10 (6,29 %) z nich pak dobu do 90 minut. Více jak 90 minut stráví cestou do zaměstnání/školy jen 4 (2,52 %) z dotazovaných.

#### 4.2.6 Způsob transportu

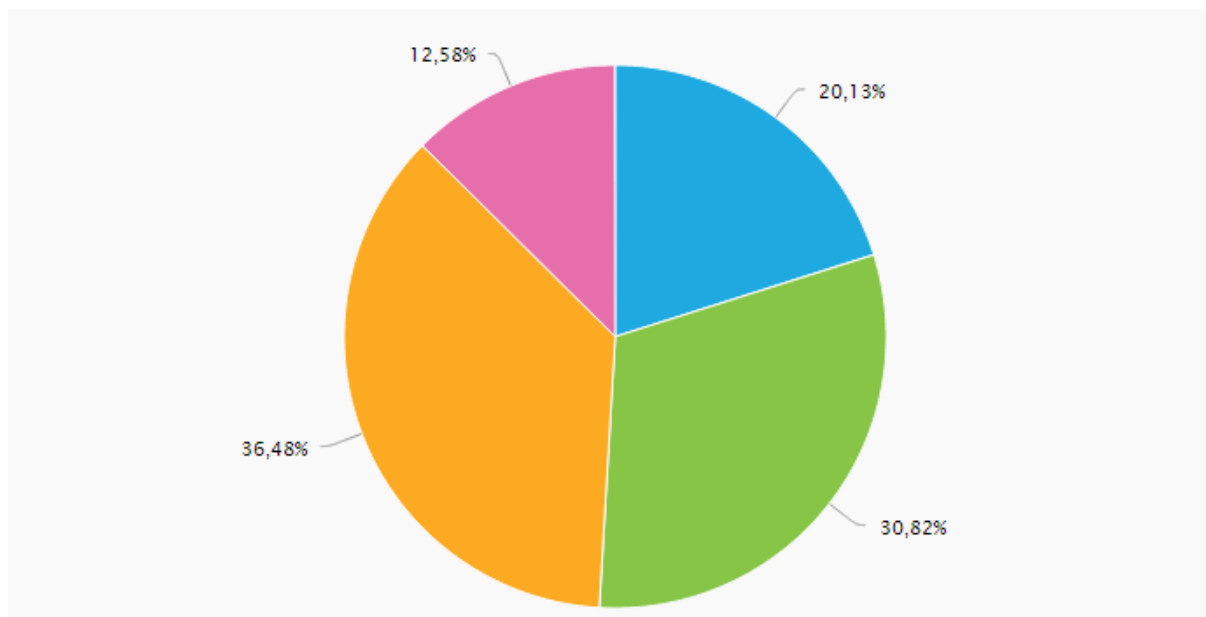


**Obrázek č. 15:** Způsob transportu

Nejvíce respondentů se přes město dopravuje veřejnou hromadnou dopravou a to 78 (49,06 %). Osobním automobilem 30 (18,87 %), chůzí 31 (19,50 %) a jízdním kolem 20 (12,58 %).



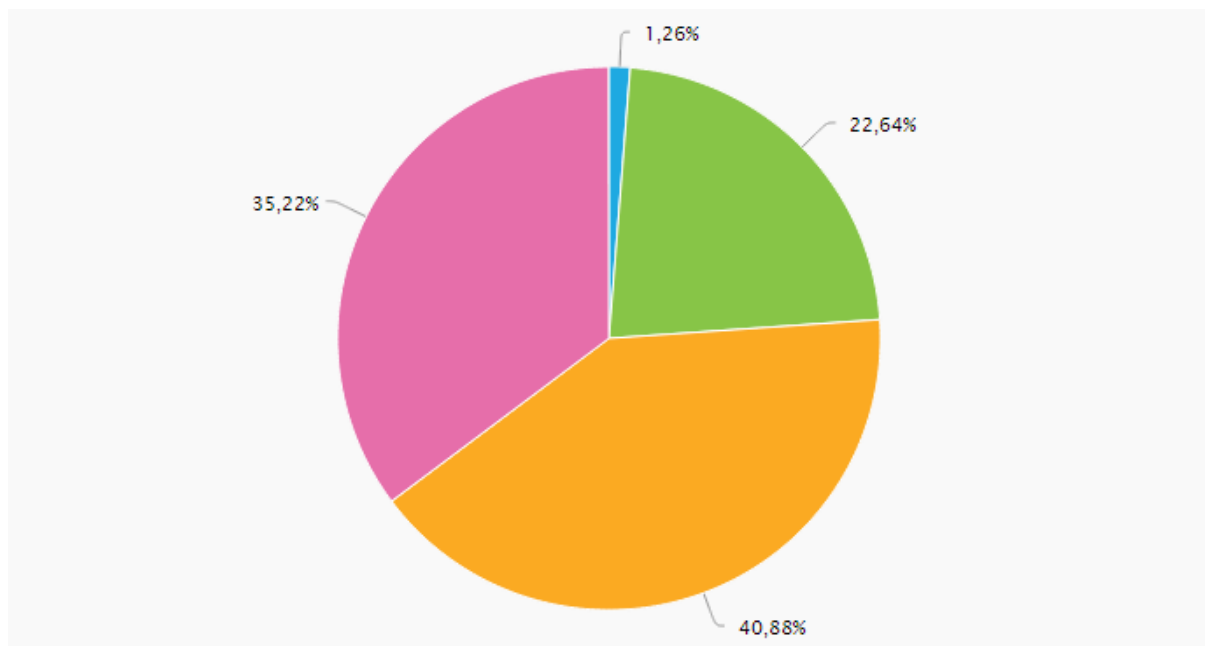
#### 4.2.7 Využití jízdního kola



**Obrázek č. 16:** Využití jízdního kola

Anketa potvrdila, že nejvíce respondenti využívají jízdní kolo pro rekreační jízdu a to v počtu 58 (36,48 %). Poté převážně pro sportovní účely 49 (30,82 %). Jako dopravní prostředek jízdní kolo využívá 32 (20,13 %) respondentů a zbylých 20 (12,58 %) ho nevyužívá vůbec.

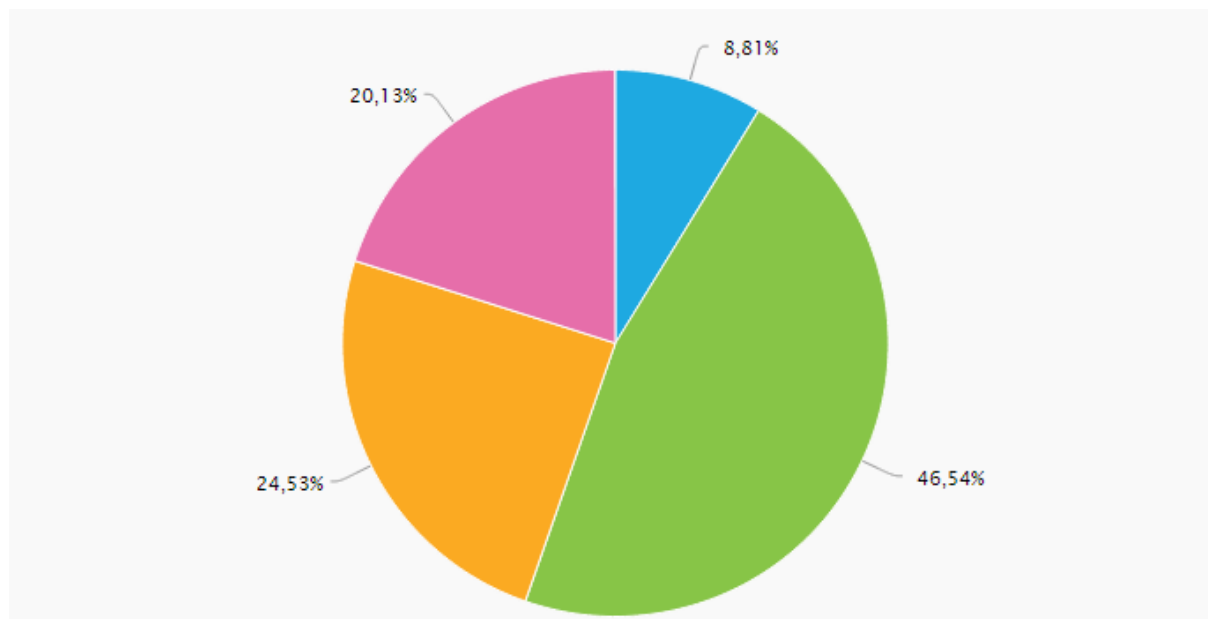
#### 4.2.8 Spokojenost s cyklistickou infrastrukturou



**Obrázek č. 18:** Spokojenost s cysklistickou infrastrukturou

O brněnské infrastruktuře si největší počet 65 (40,88 %) respondentů, že je neuspokojivá a potýkají se s mnoha překážkami. Hned v závěsu je počet 56 (35,22 %) pro které je cyklistická infrastruktura nebezpečná a s jízdou kolem do města nejedí. Pro 36 (22,64 %) dotázaných je místní infrastruktura uspokojivá a přes Brno se dostanou bez větších obtíží a jen pro 2 (1,26 %) je vyhovující a přes město se na jízdou kole dostanou kdykoliv.

#### 4.2.9 Povědomí o bikesharingu



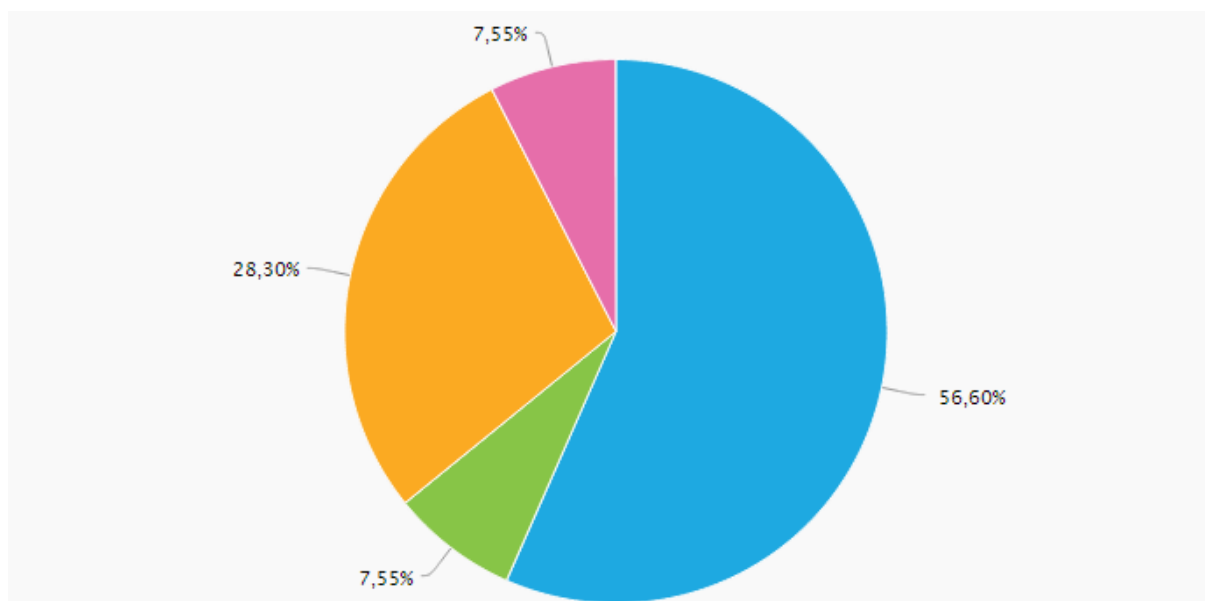
**v zahraničí, město/země:** ●

Vídeň, ale nevím, jestli to byl úplně bikesharing	Vídeň/Rakousko, Paříž/Francie	Ljubljana, Paříž, Brusel	Vídeň, Magdeburg, Londý
Barcelona/Španělsko	Francie-Lyon, Paříž	Kodaň, Stockholm (asi)	Budapest/Madarsko
Francie, Paříž	Paris, France	Helsinky, Finsko	Melbourne/AU
Bratislava	Barcelona	Las Palmas	Amsterdam
maďarsko	Francie	Rakousko	Berlin
Londýn	Paris	Bilbao	Vídeň
Kodaň	Lyon	Paříž	

**Obrázek č. 19:** Povědomí o bikesharingu

O bikesharingu slyšelo 74 (46,54 %) dotázaných, ale nikdy se s ním nesetkalo. 39 (24,53 %) o bikesharingu neslyšeli ani se s ním nesetkali. 32 (20,13 %) respondentů se s bikesharingem setkali a doplnili město a stát. Příjemné překvapení bylo, že se alespoň 14 (8,81 %) z dotazovaných setkalo s českým projektem Rekola.

#### 4.2.10 Zájem o využití bikesharingu



**Obrázek č. 20:** Zájem o využití bikesharingu

Při dotazu na zájem o vyzkoušení bikesharingu odpovědělo kladně 90 (56,60 %) dotázaných. 12 (7,55 %) z nich by bikesharingu využívalo pravidelně a ten stejný počet si myslí, že bikesharing do centra města Brna nepatří. 45 (28,30 %) by bikesharing nevyužilo, protože se pohybuje na svém vlastním jízdním kole.

Při ostrém nasazení ankety představovaly zpětnou vazbou nejen statistické odpovědi, ale i individuální reakce. Tyto reakce považují za nejcennější zdroj informací. Všichni, kteří se vyjádřili k dané problematice jinak, než jen vyplněním dotazníku v podstatě ukázali zájem o danou problematiku a vyžadovali více informací nebo zakomponování jejich názorů do výzkumu. Patrný byl zájem těch, kteří se již s danou problematikou setkali. A to jak v případě cyklistů, chodců nebo řidičů.

Nejčastěji se na problematiku ozvali řidiči, kteří jednoznačně prosazují individuální automobilovou dopravu před cyklistickou. Tito lidé jsou z řad sportovců, kteří však jízdní kolo berou jen mimo město a argumentují tím, že Brno je pro cyklisty nebezpečné. Téma bikesharingu považují za aktuální a zajímavou věc, o kterou se má smysl zabývat, ale poukazovali na velmi špatný stav místní cyklistické infrastruktury. Pro cyklisty chybí prostor, o který se přetahují chodci s městskou hromadnou dopravou. Respondenti často srovnávali se zkušenostmi ze zahraničních měst, která považovali za vhodnější především z pohledu prostoru v ulicích.

Zajímavý dotaz padl i na přesné určení či ohraničení centra města. Co je tím myšleno. Pro dosavadní bikesharing je určena aktivní zóna mezi Kolištěm, Moravským náměstím, ulicí Údolní, Husovou k Petrovu a přes Hlavní nádraží. Jedná se převážně o pěší zónu s časovým omezením vstupu jízdních kol a to od 17:00 do 9:00.

## 5. Diskuse

Cílem této bakalářské práce bylo sepsání základních poznatků o bikesharingu a zachycení jeho historického vývoje od počátku do současnosti. Práce dokazuje, že i přesto, že je v České republice vnímám jako něco nového, ve světě prošel čtyřmi vývojovými etapami. Na základě zachycení historie se ukazuje, že bikesharing zasáhl velkou část světových měst a lidé ho v mnoha částech světa vnímají jako součást svého každodenního života.

Práce ukazuje, že bikesharing se jeví jednak jako vhodný nástroj pro aktivní životní styl obyvatel měst a také jaké jako plnohodnotný nástroj a součást integrované dopravní infrastruktury.

Na základě zkoumání vývoje ve světě došlo ke komparaci s přístupem k bikesharingu v České republice. Výzkumem bylo zjištěno, že Česká republika je na rozdíl od řady evropských měst v tomto směru odtažitá. V současnosti na území České republiky nefunguje žádný oficiální bikesharingový systém. O napravení této situace se snaží různé komunitní skupiny, které provozují bikesharing jako nízkorozpočtovou aktivitu ve formě občanského sdružení, spolku nebo komunitu kaváren či univerzit.

Tato práce se zaměřuje především na potenciál zavedení bikesharingu v Brně. Pro zjištění směrodatných údajů byla pro dosažení cíle využita metoda kvalitativního výzkumu interview, která byla doplněna o kvantitativní metodu anketu. Kombinací obou metod bylo možné dosáhnout co nejlepšího výstupu této práce.

Interview proběhlo v Brně dne 1. dubna 2014 na půdě Fakulty sociálních studií Masarykovy univerzity s předsedou občanského sdružení Brno na kole. Z tohoto interview vyplynulo, že se proti brněnskému bikesharingu staví mnoho negativních faktorů. I přesto, že odbor dopravy magistrátu města Brna uspořádal seminář na téma bikesharing, aby srovnal systémy sdílení veřejných kol ve světě, samotné Brno k cyklistům není moc vstřícné.

Největší překážkou je časově omezený provoz v pěší zóně, která by byla hlavním frekventovaným centrem pro místní využití bikesharingu. Podle slov Šindeláře „*Studie AF – Cityplan z roku 2012, kterou si Brno nechalo zpracovat, doporučuje nechat vpustit jízdní kola do centra. V rámci průzkumu tady jezdili na kolech, zkoumali různá rizika a vyjádřili se tak, že by jízda v centru Brna neměla být problém.*“ Tahle zmíněná skutečnost tedy dokazuje, že v Brně není problém spustit bikesharing a zpřístupnit cyklistům i větší část pěší zóny.

Průzkum ve formě ankety probíhal ve dnech od 5.6. do 19. 6. 2014. Celkem se vyplnění ankety zúčastnilo 211 respondentů, z čehož anketu dokončilo n =159 respondentů Úspěšnost vyplnění byla 75,36%.

Šetření prokázalo, že největší zájem o bikesharing je mezi lidmi ve věku 26 až 45 let, 70,44%. Výzkum nejvíce oslovil obyvatele okrajových částí města 48,43% a poměr obyvatel z centra a dojíždějících byl srovnatelný okolo 25%. Nejčastější doba transportu z domu do zaměstnání či školy je do 30 minut, 55,97%. I když 24,53% respondentů o bikesharingu neslyšelo ani se s ním nesešlo, na dotaz zda mají zájem o vyzkoušení bikesharingu odpovědělo kladně 56,60% dotázaných.

Bikesharing má tedy v Brně budoucnost. Jestli bude tento potenciál využit, závisí na rozhodnutí a postupech odboru dopravy magistrátu města Brna. Kladný je již přístup k prováděným studiím a zájem politiků. Jedná se sice o nový trend ve způsobu veřejné dopravy, na který si budou občané nějakou dobu zvykat, ale do budoucna může být rovnocennou formou dopravy.

## 6. Závěr

Pro sepsání závěru bakalářské práce byly směrodatné výsledky výzkumného šetření. K dosažení stanovených cílů bylo využito popisné analýzy, primárního šetření formou ankety na vzorku respondentů a interview.

Kombinací kvalitativní a kvantitativní výzkumné metody došlo k podrobnější analýze stanovené problematiky.

Interview s předsedou občanského sdružení Brno na kole, zastupující brněnské aktivisty, ukázalo, že Brno má pro zavedení bikesharingu využitelný potenciál, avšak samotný přístup k cyklistům jeho zavedení komplikuje a ukázalo se, že Brno musí některé opatření změnit, aby mohlo dojít k samotnému spuštění bikesharingu do městského dopravního systému.

Na základě aplikovaného anketního šetření byl zjištěn 57 % zájem o vyzkoušení místního bikesharingu i přes to, že se samotným systémem veřejného sdílení jízdních kol se osobně setkalo jen 20,13 % respondentů. Zbylí respondenti o bikesharingu pouze slyšeli nebo se nesetkali ani se samotným názvem.

Výsledkem práce bylo zjištění, že o bikesharing je v Brně reálný zájem a do budoucna je pravděpodobné jeho začlenění do veřejné dopravní infrastruktury.

## 7. Souhrn

Inspirací pro zpracování této bakalářské práce byly propracované systémy veřejného sdílení jízdních kol fungující v mnoha zahraničních zemích.

Myšlenka zapojit formu pohybové a rekreační aktivity do veřejné dopravní infrastruktury je v současné době aktuální téma většiny dopravních městských infrastruktur.

Bikesharing prošel od svého založení do dnešní doby dlouhým vývojem. Jeho forma se měnila a vyvíjela na základě pozitivních i negativních zkušeností, které provozovatelé objevovali a ze kterých se postupně vyvinuly čtyři etapy. Tyto etapy jsou nazvány jako první generace (volná kola), druhá generace (kola na zálohu), třetí generace (sofistikované systémy) a čtvrtá generace (integrované dopravní systémy).



V České republice v současné době nefunguje žádný oficiální bikesharing. Komunitní spolky jako Rekola či městské kavárny v nedávné době zavedly nízkonákladové projekty, které čerpají pouze ze členských příspěvků a fungují na principu dobrovolnictví.

Cílem bakalářské práce bylo zjistit podmínky a zájem pro zavedení profesionálního bikesharingu v České republice a to konkrétně v Brně.

K dosažení výsledků byla použita kombinace technik kvalitativního a kvantitativního zkoumání. Jako první byl zvolen nástroj kvalitativního šetření ve formě interview s předsedou občanského sdružení Brno na kole Mgr. Michalem Šindelářem. Druhým nástrojem byla anketa zacílená na obyvatele města Brna. Anketu vyplnilo 159 respondentů.

Výsledky šetření ukázaly, že Brno stejně jako hlavní město Praha reálně o zavedení bikesharingu uvažuje. V současné době má Brno zpracovanou technickou studii společností ADOS z roku 2013, avšak ta doposud neprošla schvalovacím procesem. Hlavní komplikací pro zavedení brněnského bikesharingu je omezení vstupu cyklistů do samotného centra města – pěší zóny. Důležitou otázkou zůstává, zda Brno pro zavedení bikesharingu cyklistům město zpřístupní. Bez tohoto opatření by brněnský bikesharing nemohl být spuštěn.

Anketou bylo zjištěno, že největší zájem o bikesharing je mezi lidmi ve věku 26 až 45 let (70,44 %). Výzkum nejvíce oslovil obyvatele okrajových částí města (48,43 %). Přesto, že 24,53 % respondentů o bikesharingu neslyšelo ani se s ním nesešlo, na dotaz, zda mají zájem o vyzkoušení bikesharingu odpovědělo kladně 56,60% dotázaných.

Bakalářská práce prokázala, že pro město Brno je zavedení bikesharingu možné. Město má požadovaný potenciál a mezi obyvateli, jak prokázal výzkumný vzorek je, o zavedení bikesharingu zájem. Budoucnost zavedení systému veřejného sdílení jízdních kol závisí na odboru dopravy magistrátu města Brna a dalších studiích, které si město nechá vypracovat.

## 6. Summary

As an inspiration for my bachelor thesis I took sophisticated systems of public bike-sharing that work in many foreign countries.

Nowadays, it has been a very current topic to integrate movement and recreation activities into public transport structures.

There's been a long way for bike-sharing from its beginning until now. Its form has changed and developed based on both positive and negative experience, which was found out by providers of bike-sharing systems. So far, there's been 4 stages of bike-sharing - namely, the first generation (bikes for free), the second generation (bikes on deposit), the third generation (sophisticated systems) and the fourth generation (integrated public transport systems).

In the Czech Republic, there's no official bike-sharing working at the moment. Recently, some community associations such as Rekola or local cafés started providing low-cost projects, which are funded only by member contributions and work on the basis of volunteering.

The goal of my bachelor thesis was to determine conditions and interest for introducing professional bike-sharing in the Czech Republic, primarily in Brno.

To get a result I used a combination of both qualitative and quantitative research. Firstly, as an instrument for qualitative research I organised an interview with Michal Šindelář, a representative of the citizens' association Brno na kole. Secondly, I created a survey which was focused on Brno inhabitants. I received 159 inputs.

My results demonstrate that Brno also considers implementing bike-sharing into its transport system (in the same way as Prague). At the moment, Brno has a technical analysis made by ADOS Company in 2013 at its disposal. Unfortunately, this study has not been approved yet. The main inconvenience for introducing bike-sharing to Brno is the entry restriction for bikers when entering the city centre – pedestrian area. The main question remains. Will Brno open its city centre for bikers to welcome bike-sharing? If not, bike-sharing will not succeed.

The results of the survey show that people aged 26-45 (70,44%) are very interested in bike-sharing. Also people living in the outskirts of Brno (48,43%) would appreciate the chance to have such a system in Brno. 24,53% of all respondents

have never heard of or experienced bike-sharing. When asked if they were interested in trying bike-sharing, 56,60% (i.e. 90 respondents) replied positively.

My bachelor thesis proved that it is possible to introduce bike-sharing in Brno. The potential is sufficient and bike-sharing is also accepted very positively by inhabitants of Brno. The future of bike-sharing in Brno depends on the transport department, Brno City Council, and other analysis, which will be made.

## 7. Referenční seznam

Bikesharing – veřejné půjčovny kol v ČR (2014). Retrieved 20. 6. 2014 from the World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/bike-sharing-verejne-pujcovny-kol-v-cr/>

Bike sharing v Praze. Retrieved 24. 4. 2014 from the World Wide Web: [http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196\\_442284\\_Bikesharing\\_studie.pdf](http://www.praha.eu/public/48/19/65/1791196_442284_Bikesharing_studie.pdf)

Birdsall, M. (2014). Bikesharing in Full Bloom. *Institute of Transportation Engineers*. 84, (2), 28 – 31. Retrieved 19. 4. 2014 from PROQUEST database on the World Wide Web: <http://search.proquest.com/docview/1498091343/FB4CEED9799B486A3?accountid=16730>

De Mario, P. (2009). Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Journal of Public Transportation*, 12, (4), 41 – 56. Retrieved 19. 4. 2014 from nctr.usf.edu on the World Wide Web: <http://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2010/03/JPT12-4.pdf#page=44>

Dobré ráno s českou televizí (2014). *Rekola*. Retrieved 10. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10435049455-dobre-rano/314292320020021/?video&index=313631> 13.3:2014

Dohnal, T., Vladimír, H. a kol. (2007). *Vybrané kapitoly z komunální rekreace*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Flemer, L. a kol. (2009). *Prostorové podmínky pro podporu aktivního životního stylu současné populace*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.

Fojtík, I. (2011). *Vybrané kapitoly z rekreologie*. Ostrava: Pedagogická fakulta Ostravské univerzity v Ostravě.

Hodaň, B., Dohnal, T., (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Hendl, J. (2005). *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál.

Infrastruktura: Kolo a jiná doprava (2009). Retrieved 20. 6. 2014 from the World Wide Web:<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-dopravaintermodalita/bike-sharing/>

Kalman, M., Hamřík, Z. & Pavelka, J. (2009). Podpora pohybové aktivity pro odbornou veřejnost. Olomouc: ORE – institut, obecně prospěšná společnost.

Landa, J., Volfová, Z., Suntych, P. (2012). *Bezpečnostní audit průjezdu cyklistů v městské památkové rezervaci města Brna*. Praha: AF-CityPlan.

Mervart, M. (2011). *Doprava v cestovním ruchu*. Praha: IDEA SERVIS.

Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (2013). Retrieved 19. 4. 2014 from the World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

Nihes. Retrieved 21. 3. 2014 from the World Wide Web: <http://www.niches-transport.org/>

Posolda, R., Kynický, P. (2014). Kola pro Afriku. *Žlutý 14*, (5), 36 – 37.

Praha chce zavést bikesharing, 2014, *cot business*, vol. 16 (No. 5), str. 16 - 19

Provazníková, R. (2007). *Financování měst, obcí a regionů*. Praha: GRADA Publishing.

Rusev, Z., Macoun, T., Vasilev, D. and team (2005). *Infrastructure of city public transport, social and psychological aspects*. Pardubice: Univerzita Pardubice

Schmeidler, K. (2010). *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: KEY Publishing.

Schneider, M. & Koudelka, F. (1993). *Úvod do základů sociologických výzkumů*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci

Štěrbová, E. (2009). *Systémy veřejných kol - „Bike sharing“*. Hradec Králové: OBIS.

## 8. Přílohy

Příloha č. 1

# Příloha: dotazník

## JE BRNO VHODNÝM MĚSTEM PRO BIKESHARING?

Dobrý den,

v rámci dokončení své bakalářské práce na Fakultě tělesné kultury Univerzity Palackého Vám předkládám anketní dotazník, který slouží k zachycení profilu účastníků městské dopravy. Výsledek napomůže analyzovat možnosti zapojení veřejného sdílení jízdních kol do celku městské dopravní infrastruktury.

V případě, že máte chuť a čas, prosím o vyplnění deseti jednoduchých otázek. První čtyři otázky jsou sociodemografického charakteru, zbylých šest se vztahuje k městské dopravě.

### 1. Jsem...

- Muž
- Žena

### 2. Můj věk je...

- 15 - 25 let
- 26 - 45 let
- 46 - 65 let
- 65 a více let

### 3. Bydlím...

- Brno - centrum Brno
- okrajová část
- mimo Brno - dojíždím

### 4. Moje profese je...

- student
- pracovník/OSVČ/podnikatel
- důchodce
- mateřská/rodičovská
- do volné nezaměstnaný

5. Cesta přes město do školy/práce mi zabere čas...

- do 30 minut
- do 60 minut
- do 90 minut
- více jak 90 minut

6. Během roku se přes město nejvíce pohybuji pomocí...

- jízdního
- kola chůze
- osobního automobilu městskou
- hromadnou dopravou

7. Nejvíce jízdní kolo využívám jako...

- dopravní prostředek
- převážně pro sportovní
- účely pro rekreační jízdu
- jízdní kolo vůbec nevyužívám

8. Podle mého názoru je brněnská cyklistická infrastruktura...

- vyhovující (přes město se dostanu kamkoliv)
- uspokojující (přes Brno projedu bez větších obtíží)
- neuspokojivá, protože mám mnoho překážek
- nebezpečná, s jízdním kolem do města nejezdím

9. S bikesharingem jsem se setkal...

- v České republice s projektem reKola
- o bike-sharingu jsem pouze slyšel, ale neseťkal jsem se s ním
- o bike-sharingu jsem nikdy neslyšel ani se s ním neseťkal
- v zahraničí (město/ze mě )

10. Bikesharing v centru Brna bych

- chtěl vyzkoušet
- využíval pravidelně
- nevyžíval, pohybuji se na svém kole
- bikesharing do centra Brna nepatří

## Příloha č. 2

Otázky pro interview s předsedou občanského sdružení Brno na Kole Mgr. Michalem Šindelářem z 11. dubna 2014.(původní neupravená verze):

1. Co představuje největší problém pro cyklodopravu v Brně?
2. Jaké je aktuální téma pro Brno na kole?
3. Proč je ve městě časově omezen cyklistům vstup do centra?
4. Může se Brno srovnávat svojí cyklistickou infrastrukturou s ostatními evropskými městy?
5. Myslíte si, že má bikesharing v Brně budoucnost?
6. Jak je vstřícné město v komunikaci s aktivisty?
7. Jaký vliv má na cyklistickou infrastrukturu politika města?

Děkuji za rozhovor.